Nr. 7. Lwów, dnia 12. lutego 1887. Rok XX. Tom XXXIX

Wychodzi w sobotę każdego tygodnia w objętości jednego arkusza.

Prenumerata wynosi wraz z przesyłką pocztową rocznie 4 złr. półrocznie 2 złr. w. a. w Państwie austryackiem.

W Rossyi rocznie 5 rubli sr. w W. Ks. Poznańskiem 3 talary

Skład główny w Krakowie u *Friedleina*, w Warszawie u *Gebethnera i Wolffa*, w Poznaniu u *Żupańskiego*.

ROLNIK

TYGODNIK
DLA GOSPODARZY WIEJSKICH
ORGAN URZĘDOWY
c. k. Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego.
Pod redakcyą:
PROF. W. TYNIECKIEGO.

Redakcya i Administracya „ROLNIKA": Ulica Czarnieckiego l. 3 Skład główny w księgarni *Gubrynowicza i Schmidta* przy placu katedralnym.

Inseraty zamieszczają się za opłatą 10 ct. od wiersza drobnym drukiem. Dla członków Towarzystwa gospodarskiego liczy się połowę ceny.

Manuskrypta nieumieszczone nie zwracają się. Reklamacye uwzględnia się tylko do wyjścia numeru następnego.

Gospodarstwo ziemiańskie i nowoczesne środki transportowe.

Wszyscy pamiętamy jeszcze tę epokę gospodarstwa ziemiańskiego w Europie, gdy gospodarz nie tylko cieszył się łatwym odbytem na wszystkie płody swej posiadłości, ale osiągał też nieraz ceny, o jakich przedtem ani nie myślał. Szczególnie w krajach więcej ku zachodowi położonych, epoka to była rozwoju istotnie świetnego — rolnik nie żałował wkładów i z kosztami produkcyi nie skąpił, bo wiedział, że wkłady dobrze się oprocentują a koszta pokryte zostaną grubą nadwyżką dochodu. U nas gospodarz nie stał i nie mógł stać tak świetnie, położenie bowiem geograficzne i inne stosunki nie pozwalały nawet naśladować gospodarstw zachodnich, ale pomimo tego, i my mieliśmy dobre czasy — kupiec się prosił a płacił dobrze.

Epoka tak świetnego rozkwitu gospodarstwa ziemiańskiego w Europie nie trwała jednak długo — zwolna dochodziła do zenitu, doszedłszy do niego zaś nie trwała na nim, ale zaczęła blednąć i to o wiele naglej, niżeli się odbywał rozkwit. Wkrótce rolnika zaczęły spotykać zawody, popyt zaczął się zmniejszać i naturalnym skutkiem zaczęły spadać ceny.

Jakiś czas cieszono się nadzieją, że będzie lepiej, ale nadzieje te okazywały się z każdym rokiem mniej uzasadnionemi i zaczęły się odzywać skargi. Skargi te były z początku odosobnione, odzywały się z okolic oddalonych od głównych miejsc konsumcyi i jeżeli się nie mylimy, wychodziły głównie z naszego kraju. Nie zważano na nie, owszem, zarzucano nam złe, zacofane gospodarstwo, nieoględność i t. p. Tymczasem skargi te stawały się coraz ogólniejsze, zaczęły się odzywać z okolic, coraz dalej na zachód wysuniętych, obecnie zaś odzywają się chórem dziwnie zgodnym nie tylko z całej Austryi, ale także z całych Niemiec, z Francyi, z Belgii, z Anglii i w ogóle nie tylko z krajów, gdzie jak u nas, gospodarstwo prowadzone było więcej ekstenzywnie, ale zarówno głośno a nawet poniekąd jeszcze głośniej z krajów, gdzie gospodarstwo z dawna kwitło i prowadzone było z największą korzyścią intenzywnie. Skargi te nie są przesadne, bo istotnie gospodarstwo ziemiańskie w Europie cierpi pod uciskiem coraz to dotkliwszym.

Jeżeli szukać będziemy za powodami tego ucisku, to nasuną się nam głównie dwa: po pierwsze, pojawienie się materyi zastępujących dotychczas używane, lub powiększających tychże poczet jak nafta, juta, sierść lub włosień roślinny, — po drugie nadzwyczajne rozszerzenie produkcyi głównych artykułów spożycia, jak np. zbóż, chmielu, wełny. Oba te powody byłyby jednak mało znaczne bez fundamentalnej zmiany stosunków transportowych, bez nadzwyczajnego potanienia i technicznego ułatwienia przesyłek nie tylko z kraju do kraju, ale nawet z jednej części świata do innych, jaka się odbywała w ostatnich latach. Tylko to ułatwienie transportu umożliwiło, że amerykańska lub kaukazka nafta podcięła produkcyę ziarn olejnych, że mięso amerykańskie zachwiało produkcyę bydła europejskiego, że wełna australska konkuruje skutecznie z europejską, że zboże wreszcie amerykańskie lub indyjskie zdeprecyonowało zboże europejskie. To ułatwienie transportu, o jakiem przedtem nie marzono, umożliwiło powstanie handlu i targu światowego dla produktów ziemiańskich i że ceny na tym targu oddziaływują w najdalsze zakątki; oddalenia szybkością i łatwością transportu są tak zredukowane, że naco dawniej potrzeba było tygodni, nato dzisiaj wystarczą dnie, głównym zaś czynnikiem jest tutaj zastosowanie pary.

Wprawdzie już dawniej transport okrętowy był wielkiem ułatwieniem, ale drogi morskie stały się dopiero tem, czem są od czasu, gdy zaczęto powszechniej używać parowców, odnośnie zaś do transportu produktów ziemiańskich właściwie od czasu, gdy zaczęto kombinować parę z żaglami. Do rozpowszechnienia takich kombinowanych okrętów i do przyspieszenia ich biegu przyczyniło się też nie mało o wiele dokładniejsze zbadanie prądów powietrznych i morskich, okręty te

bowiem, obierając tor odpowiedni porze roku, mogą korzystać z pary, ruchu prądu morskiego lub siły wiatru, często zaś ze wszystkich trzech moterów i to nam tłumaczy, jakim sposobem okręty przebywają ogromne odległości z niepojętą niekiedy szybkością, jak tego mieliśmy kilka przykładów w końcu roku ubiegłego na okrętach przybywających z Ameryki do Europy.

To samo rozwijające się koleje żelazne, łącznie z wydoskonaleniem lokomotyw, potęgującem ich siłę pociągową, zrobiły transport lądowy nie tylko niezależnym od pory roku, ale zrobiły go też nieporównanie tańszym i szybszym. Dosyć rzucić okiem na mapy najnowsze, porównując je z mapami z przed lat kilkunastu, ażeby mieć wyobrażenie o szybkości, z jaką powstają nowe, a przedłużają się istniejące już tory. Szczególnie owe olbrzymio długie tory kolejowe, jakby jednym rzutem powstałe, jak np. koleje przecinające na poprzek stały ląd Ameryki północnej, albo przez połączenie istniejących torów powstałe tory europejskie, łączące w najprostszym kierunku wschód Europy z jej zachodem, zasługują na naszą uwagę, bo tory te zbliżyły krainy najtańszej i najobfitszej produkcyi z miejscami odbytu.

Nowe drogi morskie i lądowe umożliwiły nie tylko daleki transport produktów objętościowych, jakiemi są płody ziemiańskie, ale wywołały dążność do dalszego jeszcze potanienia samego transportu jakoteż konkurencyę między transportującymi. Zatem poszło zaprowadzenie różnych ulepszeń w sposobie przewożenia, transportowanie zbiorowe (nafty w basenach okrętowych i kolejowych, zboża w wagonach i jako balast okrętowy), wreszcie doszło do różnych zniżeń taryfowych i wytworzenia się aż nadto dotkliwie znanych taryf różniczkowych i związkowych.

Cały ten rozwój nowożytnych środków transportowych wypadł wprawdzie na korzyść międzynarodowego transportu, ale zato na rolnictwie środkowo i zachodnio europejskiem zaciężył i cięży już dosyć długo. Słusznie mówi pan Pinder (w W. landw. Ztg.) że gdyby nie rozwój nowoczesnych środkow transportowych, byłoby dla nas tak samo zupełnie obojętne, że w Australii i południowej Afryce wyprodukowano miliony centnarów najlepszej wełny, w Ameryce północnej miliony hektolitrów pszenicy, jak nam było obojętne przed 50 latami, ile w środkowej Rossyi wyprodukowano żyta.

Klęską poniekąd rolnictwa są więc ułatwione i tanie transporty — nie można jednak ani marzyć o tem, żeby się dawne stosónki wróciły. Jedyna rada nato: spotęgowanie, ułatwienie i rozszerzenie środków komunikacyjnych w krajach i okolicach, cierpiących skutkiem rozwoju światowego systemu komunikacyjnego — innemi słowami — rozwój systemu komunikacyjnego międzylądowego.

Stojąc na tem stanowisku spostrzeżemy, że szczególnie przy budowie torów kolejowych kierowano się przedewszystkiem myślą, ażeby tory zakładane o ile można w najprostszym kierunku łączyły okolice najobficiej produkujące z miejscami odbytu, nie oglądając się na to, czy która z połączonych okolic leży w obrębie lub po za obrębem państwa, w którem kolej zakładano. Prostym wynikiem tego było, że mało zwracano uwagi na miejscową produkcyę, na produkcyę kraju, w którym taka przewozowa kolej leżała i wiele też okolic jest dotąd prawie wykluczonych od korzystania z tak potężnego środka komunikacyjnego, jakim są koleje. Wpływ koleji na ceny produktów polega głównie na tem, że gdy w jednych miejscach cenę ich dotąd niską podniósł, to zato w drugich tę cenę obniżył, co razem spowodowało pewne wyrównanie cen — otóż w takich, od koleji oddalonych okolicach wpływ ten objawił się przeważnie ujemnie, bo obniżeniem ceny produktów bez odpowiedniego obniżenia kosztów produkcyjnych względnie tranportowych, co łącznie wpływa na obniżenie renty gruntowej. Żeby temu zapobiedz nic innego nie pozostaje, jak rozwinięcie wszelkich możliwych środków komunikacyjnych w obrębie danego państwa, a więc zajęcia się pilne kolejami żelaznemi, drogami bitemi czyli gościńcami i drogami wodnemi.

Z uwagi na wielkie korzyści, jakie daje zastosowanie pary jako motora, pierwsze miejsce należy się kolejom żelaznym i sieć ich powinna być przedewszystkiem uzupełnioną. W krajach przeważnie rolniczych sieć ta nie może być gęstą, ale pasma kolejowe, jakiej kolwiek one są natury, powinny być tak rozłożone, ażeby wszystkie okolice danego kraju mogły z nich zarówno korzystać.

Z rozwojem sieci kolejowej, na której się odbywają transporty na wielką skalę, musi postępować równoległe zakładanie dobrych gościńców, bo tylko wtedy, gdy transport cząstkowy do stacyi kolejowych jest ułatwiony, kolej może wypełniać swoje zadanie i może się rentować. Nie chodzi tu o same przyległe kolejom okolice, ale gościńce powinny być tak rozłożone, ażeby sięgały w okolice najproduktywniejsze i transport na nich mógł się odbywać z najmniejszem wytężeniem zaprzęgów w każdej prawie porze roku. Już te same gościńce działają często uderzająco na korzyść producentów, bo ułatwiając dostęp do innego targu znoszą monopol pojedyńczego lub kilku stowarzyszonych kupców, narzucających okolicy, na nich ograniczonej, ceny dowolnie niskie na produkta ziemiańskie. O wiele są korzystniejsze gościńce, gdy ułatwiają dostęp do koleji, bo wtedy producenci są jeszcze mniej zależni od kupców miejscowych. Koszta transportu staną się mniejsze, odstawiając bowiem do stacyi własnemi fornalkami, można więcej ładować na pojedyńcze wozy, przy najmywaniu zaś fornalek łatwiej o nie będzie i między furmanami obudzi się konknrencya z tendencyą ku zniżce frachtowej ceny w obec tego, że po dobrych drogach mniej się marnują konie.

Mamy jeszcze trzeci rodzaj dróg, któremi ziemiopłody wielką objętość mające, z największą korzyścią mogą być transportowane — mamy drogi wodne międzylądowe, tj. spław na rzekach i kanałach. Zanim koleje żelazne weszły w powszechne użycie, zajmywano się niemi w Europie i Ameryce północnej daleko więcej — starano się rzeki robić lub utrzymać spławnemi, łączonono kanałami rzeki spławne albo zakładano umyślne, do spławu złużące kanały. Staranność ta była w całej pełni uzasadnioną, bo transport na wodach międzylądowych jest najtańszy i nie połączony z żadnem prawie ryzykiem. Jest on jednak powolny i to zdaje się było jedynym może powodem, że od czasu, gdy koleje żelazne zaczęły się rozpowszechniać, zaniedbano drogi wodne i jakby o nich zapomniano z wyjątkiem Ameryki północnej i Francyi, która też co do komunikacyi jest może najlepiej na kontynencie

europejskiem uposażoną, bo ma znakomicie rozpołożone koleje, doskonałe i liczne gościńce, a oprócz tego i kanały, na które jeszcze w ostatnich latach wyznaczono wielkie sumy. Powolność spławu w stosunku do szybkości ruchu kolejowego nie jest jednak tak bardzo ważnym zarzutem, żeby spław lekceważyć szczególnie, jeżeli mamy na oku transport zboża, siana, drzewa, kamieni i tp. objektów, zajmujących wiele miejsca albo bardzo ciężkich, a najlepszym dowodem słabości tego zarzutu jest okoliczność, że w Ameryce północnej Towarzystwa kolejowe nabywają przedsiębiorstwa kanałowe jedynie w tym celu, ażeby usunąć niewygodną dla siebie konkurencyę.

Na pomnożeniu środków transportowych nie kończy się jednak zadanie rządów, dbałych o powodzenie gospodarstwa ziemiańskiego, bo dopóki frachty będą tak wysokie jak dotąd, dopóty gospodarstwo ziemiańskie będzie korzystało tylko połowicznie z ulg, jakie koleje żelazne zapewniają transportowi masowemu. Należałoby więc w tym kierunku działać, ażeby opłaty za transport kolejowy zostały obniżone dla produktów ziemiańskich. I na tem jeszcze nie koniec. Taryfy w ogóle są wysokie, ale przecież nie są one tak szkodliwe dla krajów rolniczych, przez które przechodzą wielkie przewozowe koleje, jak taryfy różniczkowe i związkowe, oraz tajne refakcye: pierwsze wychodzą na korzyść obcych producentów i konsumentów, drugie zaś uciskają krajowych producentów i drobnych kupców na korzyść wielkich handlarzy. Jak jedno tak drugie należy usunąć, a że to jest możliwe, da nam zdaje się niebawem dowód Ameryka północna, gdzie sprawa tych prawdziwych nadużyć, przemieniając się w klęskę prawie dla samych przedsiębiorstw kolejowych, została podniesioną i gdzie na seryo dążą do ustawy zabraniającej taką manipulacyę.

Środkami więc, które sprawić mogą ulgę gospodarstwu ziemiańskiemu, są: ułatwienie i potanienie transportu przez rozszerzenie i uzupełnienie sieci kolejowej w państwie, przez pobudowanie murowanych (kamiennych) gościńców i przez urządzenie względnie uregulowanie spławu; obniżenie taryf kolejowych w ogóle, wreszcie zniesienie wszelkich taryf protekcyjnych. Skuteczność ich okaże się jednak w całej pełni dopiero wtedy, gdy jednocześnie produkcya krajowa chronioną będzie odpowiedniemi cłami przed konkurencyą ze strony najbliższych sąsiadów, jak tego przykład mamy na Niemcach.

Zastanawiając się nad tem, które z tych środków w Galicyi są lub mogłyby być zastosowane, widzimy najprzód koleje żelazne, dosyć regularnie po kraju rozłożone. Najważniejsze pasma jednak, kolej Karola Ludwika z gałęziami brodzką i podwołoczyską jakoteż kolej czerniowiecka mają niewątpliwy charakter przewozowy, służą też aż nadto dobrze przewozowi obcych produktów. Kolej transwersalna przebiega kraj również od wschodu do zachodu, i mogłaby jako instytucya rządowa rzeczywiste korzyści oddawać rolnictwu, gdy koleje odchodzące od kolei Karola Ludwika na południe i prowadzące do Węgier są przedewszystkiem liniami strategicznemi, stosunki bowiem taryfowe na liniach węgierskich są tego rodzaju, że nasz wywóz nie może z nich prawie wcale korzystać. Jedna linia jarosławsko-sokalska mogłaby być uważaną za kolej wyłącznie dla celów transportowych pomyślaną i taką też będzie lwowsko-rawska. Koleje powyższe byłyby już prawie wystarczające dla naszego wywozu i byłyby potężną dla rolnictwa ulgą, gdyby nie taryfy zawsze jeszcze wysokie a szczególnie, gdyby na głównych przewozowych liniach nie było taryf protekcyjnych.

O gościńcach naszych nie można powiedzieć, żebyśmy się już mogli zadawalniać istniejącemi. Wprawdzie od czasu zaprowadzenia autonomii przybyło nam do starych cesarskich dróg bardzo wiele dobrych dróg nowych, i drogi te były w dobrych kierunkach poprowadzone, ale są jeszcze okolice, które z upragnieniem oczekują gościńca. Że gościńce mieć będziemy, to nam gwarantuje Wydział krajowy a właściwie gorliwy referent spraw drogowych — byle tylko wszystkie Wydziały powiatowe gorliwość tę popierały zarówno i oprócz dróg krajowych zwracały więcej uwagi na drogi powiatowe, miejscami bowiem istotnie trudno się dobić do gościnca bitego, jeżeli droga nie zamarzła albo nie wyschła pod wpływem niezwykłej pusuchy, jak np. przeszłoroczna. Szczególnie wiele przejazdów przez wsie należy do najtrudniejszych zadań nie tylko dla transportów ciężkich, ale nawet dla zwykłych podróżnych. Jest jednak nadzieja, że będzie w tym także względzie lepiej i dowóz do kolejowych stacyi z najdalszych okolic będzie ułatwiony.

Dróg wodnych nie mamy prawie, bo nieznaczny spław na Dniestrze, nieco znaczniejszy na Wiśle a dosyć ważny na Sanie — postęp jednak i w tym kierunku zaczyna się objawiać, Sejm bowiem oświadczył się za popieraniem przedsiębiorstwa transportu statkami parowymi na Dniestrze.

Komunikacye więc po części mamy, po części mieć możemy w krótce, pozbyć się nam tylko potrzeba taryf protekcyjnych a przedewszystkiem konkurencyi obcej. Ustanie przywozu i przewozu z Rumunii pozwoliło nam nieco odetchnąć i okazało najdobitniej, jaką szkodę naszemu rolnictwu ta konkurencya wyrządzała; słusznie też cały kraj powinien się upominać, ażeby przy zawieraniu nowego traktatu handlowo-cłowego nie zostało nasze gospodarstwo rolne poświęcone dla korzyści niby to przemysłu austryackiego, a właściwie na korzyść Rumunii i kilku wielkich przemysłowców.

SPRAWOZDANIE

z egzaminu odbytego w dniu 31. pazdziernika 1886 w szkole uprawy chmielu w Środopolcach pod przewodnictwem członka kuratoryi p. Tadeusza Wasilewskiego, w obecności delegatów Komitetu c. k. gal. Towarzystwa gosp. pp. Michała Kokurewicza i Adama Krajewskiego.

Z ośmiu uczoiów szkoły przystąpiło do egzaminu sześciu, gdyż siódmy udał się do szkoły parobków w Dublanach z początkiem Marca, ósmy zaś został wydalony ze szkoły za złe prowadzenie się.

Egzamin wypadł w ogólności dobrze; instruktor p. Lityński przeszedł w ciągu egzaminu z uczniami cały tok robót przy uprawie chmielu, od założenia go aż do zbioru w roku drugim, sortowania go i suszenia. Uczniowie na zadawane pytania, tak przez p. Lityńskiego, jak przez obecnych, odpowiadali dobrze, może tylko dałby się ten zarzut zrobić, że odpowiedzi nie zrobiły wrażenia, jakoby były wyrazem objaś-

nień dawanych przy robotach praktycznych, lecz jako odrębnie od robót wyuczone.

Stopień inteligencyi u uczniów był bardzo różny, a u niektórych bardzo niski, z tąd zapuszczania się w teryę uprawy i rozwoju rośliny chmielowej było niemożliwem, a cała nauka musiała się ograniczyć na ukazaniu wykonywania robót praktycznie z wyjaśnieniem potrzeby zmiany sposobu obrobienia odpowiednio do gruntu, w jakim chmiel ma być uprawiany. Ztąd po jednym roku nauki uczeń nie kwalifikuje się na samoistnego chmielarza, zwłaszcza, że żaden z nich poprzednio nie był z uprawą chmielu obeznany; potrzebowałby zatem drugi rok nauki lub praktyki pod ręką umiejętnego chmielarza.

System pana Lityńskiego, nabyty za granicą, różni się o wiele od sposobu uprawy chmielu w tej okolicy; z tego względu, by uczeń przechodząc z jednego systemu na drugi nie był zupełnie zbałamucony, pożądanem by było, żeby i rok drugi pozostał pod ręką tegoż samego p. Lityńskiego.

Prócz tego pobierali uczniowie naukę czytania, pisania i rachunków od miejscowego nauczyciela, która również przyjęła się odpowiednio do wieku i uzdolnienia uczniów.

Ogólne wrażenie z egzaminu odnieśli obecni, że szkoła taka może wielki pożytek przynieść okolicy i krajowi; poczuwają się zatem do obowiązku przedstawienia świetnemu Komitetowi c. k. galic. Towarzystwa gosp., aby nie zrażając się małym napływem uczniów w pierwszym roku — na co wpłynął niezawodnie spadek cen chmielu, a z tąd chwilowe zobojętnienie dla jego uprawy, zastępywał w obec Wys. c. k. Ministeryum gorliwie potrzebę utrzymania szkoły i jej użyteczności właśnie ze względu na potrzebę udoskonalenia uprawy i wytworzenia czelnych gatunków chmielu w naszym kraju.

Podp. *Tadeusz Wasilewski*
Adam Krajewski.

Szczury w stajniach.

Zachęcony korespondencyą p. Viviena w Nr. 3 „Rolnika“, a wiedząc jaką nieznośną i obrzydliwą plagą są szczury, pozwolę sobie pp. gospodarzom, których ta plaga trapi, podać także sposób pozbycia się szczurów, na który przypadkowo trafiłem.

Ze względów sanitarnych, kazałem we wszystkich stajniach ziemię na głębokość ryskala przekopać i obficie raz koło razu surowym kwasem karbolowym polać. Również żłoby, drabiny i ściany kazałem pobielić wapnem zmieszanem, z takimże kwasem karbolowym.

Uczyniłem to na wiosnę, a od tego czasu do dzisiejszego dnia ani jednego szczura w stajni nie widziano, pomimo, że przedtem było ich setkami, gdyż stajnia stoi nad potokiem — konie od żłobów odgryzały, a w biały dzień pomimo służby stajennej harce wyprawiały i niepokoiły inwentarz.

St. Malinowski.

Korolówka 28. stycznia.

Pytania i odpowiedzi.

Odpowiedź na pytanie 1.

W odpowiedzi na pytanie 1-sze zamieszczone w Nr. 6. „Rolnika“ podaję wiadomość pobieżną z „La Nature“ Nr. 708 25 décembre 1886.

Nawozy chemicze: — Trzeba-li rozrzucić nawozy chemiczne po powierzchni gleby, jak to mniemają jedni, czy też worać czyli wkopać w ziemię do pewnej głębokości, według porady innych?

P. Van den Berghe, dyrektor laboratoryum rolniczego prowincyonalnego w Roulers (Belgija) chciał rozwiązać to sporne zagadnienie i tym celem wykonał szereg doświadczeń, z których wyniki zestawiamy poniżej. Przydajmy, iż agronom belgijski posługiwał się przy pracy swojej glebą piasczystą, taką zatem, na której deszcz mógł nawóz poroznosić, albo i takowy spłukać. I to wreszcie nie możemy przepomnieć, iż doświadczenia robił na ziemniakach odmiany zwanej W a l e n. By dójść do ściślejszych wyników podzielił obszar doświadczalny na dwie części. Na pierwszej rozrzucił nawóz po powierzchni gleby, i zagrzebał go grabiami we dwa dni po posadzeniu ziemniaków; na drugiej nawóz wkopał rydlem na 22 centymetrów głębokości, dzień przed sadzeniem. Owóż wnioski, na jakie doświadczenia p. Berghe doprowadziły. Rozrzucenie nawozu po powierzchni ziemi spowodowało mniejsze plony od zagrzebania. Różnica na korzyść nawozu krytego wynosiła 4·70, 9·90 i 10·10 na 100 w stosunku do nawozu rozrzuconego. Najmniejszą różnicę miedzy obu sposobami dostrzega się przy użyciu azotanu sody. Łatwo tę okoliczność wyrozumieć skoro się uwzględni w glebie ornej jej słabą siłę wchłaniającą kwas azotowy. Azotany bowiem uchodzą z wodą deszczową daleko łatwiej, aniżeli sole amonjakalne, szczególniej w glebie piasczystej. Ale i w tym wypadku nawet nawóz zagrzebany działał silniej, od rozrzuconego. Trzeba również przydać, iż kartofle zebrane z pola, na którem nawóz był wkopanym, zawierały w sobie zawsze więcej mączki (krochmalu) od kartofli pochodzących z roli o rozsypanym i rozgarniętym grabiami nawozie“.

Tyle p. Berghe. O ile znam teoryę i praktykę gospodarską, zgadzam się z nim zupełnie, zauważę jednak, iż tu zachodzi jednostronność tak co do gleby, jak i co do plonu, co więcej, pewna niedosadność wyników.

Gleba piasczystą jest w ogóle nader niewdzięczną do forsownej uprawy; wapienna i marglista jest lepszą, a gliniasta korzysta najdłużej z przydanego jej nawozu; inne rodzaje gruntów wchłaniają w siebie również lepiej rozmaite połączenia azotu i amonjaku. Przy uprawie roślin okopowych radziłbym nawóz do głębokości sadzenia worywać, przy innych zaś worywanie na 6 do 8 centymetrów będzie wystarczającem; z nawozu bowiem nie ciągnie korzyść kiełek jeno korzeń.

M. W.

Odpowiedź na pytanie 2.

Parę razy w życiu miały konie u mnie ochłony, i przecinanie i zasypywanie solą i t. d. nie przydało się na nic, a raczej zarada była chwilową jedynie. Uprzątawszy z przed konia w południe słomę i siano, dać mu w miejsce obroku

2 litry albo i więcej dobrze wysuszonej hreczki, to ostra łuska przegryzie skórę podniebienia, i nie było u mnie wypadku ponowienia się ochłonów.

M. W.

Odpowiedź na pytanie 2.

W Nr. 6 „Rolnika“ z dnia 5. lutego b. r. umieszczono odpowiedź na pytanie 2 podpisane J. V. — „Czy jest pewny i skuteczny środek usunięcia tak zwanych ochłon u koni?“

Pozwolę sobie twierdzić, że odpowiedź jest całkiem mylna, a to dlatego, że: Ochłoną nie nazywamy obrzmienia dziąseł, lecz obrzmienie podniebienia — powtóre, że ochłona nie powstaje nigdy w skutek jakiegokolwiek zranienia — nie powodują jej nigdy jakieś obce ciała w pysku, jak n. p. ostre plewy, kolce i tp.

Ochłoną, jak wspomniałem wyżej, nazywamy obrzmienie, napuchnięcie podniebienia, tak, że zwisa czasem znacznie niżej poza tnącą powierzchnię przednich zębów; może być zaczerwienione, zapalone, a wtedy bolesne, lub nie jest czerwone, a wtedy jest niebolesne. W każdym jednak razie utrudnia to koniowi żucie — koń niechętnie, lub powoli tylko je, smutnieje, po kilku dniach chudnie, i dlatego to niektórzy utrzymują, że ochłona jest skutkiem pewnych chorób wewnętrznych — nie określając jednak bliżej jakich? Mojem zdaniem, a przy niem upierać się będę mocno — jest chorobą li tylko podniebienia, powstałą w skutek ugniecenia przy spożywaniu paszy miękkiej, a jednak trudnej do zżucia — a taką paszą jest słoma i plewa owsiana, niedogony owsiane, sieczka z jarej białej słomy, drobna kłaczysta otawa, wyjątkowo na pół dojrzała mięszanka (wyka z owsem koszona dla koni).

Niekiedy może być przyczyną ochłony choroba zębów, wypadek to jednak rzadki, a wnoszę to z tego, że rzadko się trafia, by w stajni ochłonę miał tylko jeden koń — zwykle choruje ich kilka.

Lekarstw na ochłonę mamy wiele, a to: pędzlowanie środkami ściągającymi, jak woda ałunowa, witryol żelaza, tannina, kora dębowa, lecz te środki działają powoli.

Najlepsze jest nacieranie solą z octem, gdy to nie pomaga, lekkie wypalanie pozdłuż do szpar między zębami, żelazem rozgrzanem do brunatnej czerwieni. Głównie jednak chodzi o to, żeby ochłony konie nie miały, a tej uniknąć można (oprócz w wypadku przewidzianym w skutek bolu zębów), jeżeli konie nie będą dostawały zbyt często słomy owsianej, jeśli będą jadły owsianą plewę tylko z przeważną domieszką twardej sieczki — najlepiej żytniej słomy; młodzieży nie dawać ciągle poślądów owsianych (tak zwanej chmuły). Otawę jeśli kto daje, niech miesza ze słomą żytną lub pszenną; konie powinny dostawać od czasu do czasu twardą słomę żytną lub hreczaną dla przetarcia zębów.

Choroba, o której mowa w odpowiedzi p. dr. B. zwie się w języku gospodarczym „Kordjuk“ i jest całkiem innej natury niż „Ochłona“ i w swoim czasie napiszę o niej parę słów.

Toustoług dnia 8 lutego 1887.

Zygmunt Mochnacki.

Wiadomości z Oddziałów.

Sprawozdanie
ze Zgromadzenia Oddziału kołomyjsko-śniatyńskiego.

Dnia 4. lutego 1887 odbyło się Zgromadzenie członków Oddziału kołomyjsko-śniatyńskiego pod przewodnictwem pana Romana Puzyny.

Hr. Stan. Dzieduszycki poruszył sprawę zamknięcia granicy dla bydła i zboża rumuńskiego, wytknął słabe jej poparcie w kraju, obojętność sfer rządzących w obec tej tak żywotnej dla kraju kwestyi i postawił wniosek, aby niespuszczając jej z oka ani na chwilę, odnieść się do Oddziałów najbardziej interesowanych i zaprosić je do energicznego wspólnego wystąpienia na Walnem Zgromadzeniu gal. Towarzystwa gosp. we Lwowie. Wniosek ten wszechstronnie poparty, przyjęto jednogłośnie. P. Mikołaj Krzysztofowicz wskazał na całkowity upadek plantacyi tytoniowych, które w obec groźby otwarcia granicy rumuńskiej tem bardziej mogłyby być znamienitą podporą ludności rolniczej. Uchwalono też przez delegata postawić na Walnem Zgromadzeniu we Lwowie, wniosek polecenia Komitetowi, aby się domagał od Rządu podwyższenia cen tytoniu i przyznania reprezentantowi producentów w komissyi odbiorczej w magazynie tytoniu — głosu stanowczego.

Na wniosek p. Malinowskiego, uchwalono rozdzielić na wiosnę między włościan nasiona buraków pastewnych. Wreszcie na wniosek p. Krzysztofowicza postanowiono udać się do Komitetu gal. Towarzystwa gosp. z prośbą o poparcie w sprawie regulacyi rzek Prutu i Czeremoszu — przekazano zaś sprawę Towarzystwa ochrony własności ziemskiej, tudzież zakładania Kółek rolniczych, niemniej sprawę pomnożenia stacyi buhajów do liczby 8 i równomiernego rozdzielenia ich na obydwa powiaty — Radzie Oddziału do gorliwego się tem zajęcia.

W końcu wybrano dwóch delegatów i jednego zastępcę na ogólne Zgromadzenie Towarzystwa gospodarskiego we Lwowie.

ODEZWA

członków Oddziału kołomyjsko-śniatyńskiego do 13 wschodnich Oddziałów gal. Towarzystwa gosp. w sprawie traktatu handlowo-cłowego z Rumunią.

Otwarcie granicy rumuńskiej dla zboża i bydła, grozi niezawodnie wielką klęską materyalną wszystkim rolnikom Galicyi wschodniej.

Oddział gospodarski kołomyjsko-śniatyński poruszył tę sprawę na nowo na swem posiedzeniu w czerwcu z. r. Wskutek tego Komitet centralny Towarzystwa gospodarskiego postawił przez posła Abrahamowicza w tym względzie odpowiedni wniosek na jednem z pierwszych posiedzeń sejmowych w styczniu br.

Ogół rolników tej części kraju, jakoby nieprzeczuwał grożącego niebezpieczeństwa, zachowuje się z zupełną apatyą, ta obojętność odbija się w naszych reprezentacyach, a w sferach

rządzących od krajowych począwszy, uważane są nasze żądania jako nieuzadnione.

W obec tego krytycznego położenia Oddział gospodarski kołomyjski uchwalił na swem Walnem Zebraniu 4. lutego b. r. jeszcze raz w tej mierze głos podnieść i polecił swej Radzie, by się porozumiała bezzwłocznie z innymi Oddziałami co do dalszych kroków, jakie nam rolnikom przedsięwziąść należy. Sądzimy zatem, że poruszenie sprawy powyższej na najbliższych posiedzeniach wszystkich Oddziałów interesowanych, następnie wystosowanie odnośnych pism do Komitetu centralnego galic. Towarzystwa gospodarskiego, a nareszcie podniesienie tej kwestyi przez panów delegatów na ogólnem Zgromadzeniu w sposób najbardziej stanowczy, byłoby drogą wskazaną do osiągnięcia celu.

Mając to głębokie przeświadczenie, że taka akcya zbiorowa jest głosem poważnym, przyłączymy się z całą gotowością do wniosków dodatkowych szan. Oddziałów, jakie w tej mierze zechcą postawić.

Kołomyja d. 4. lutego 1887.

Przewodniczący Odddziału;

Puzyna.

Walne Zgromadzenie

Oddziału lwowskiego Towarzystwa gospodarskiego gal.

odbędzie się dnia 13. lutego 1887 r. o godzinie 3-ciej po południu w sali obrad Komitetu gal. Towarzystwa gosp. (gmach im. Ossolińskich, I. piętro).

PORZĄDEK DZIENNY:

1. Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia Oddziału.
2. Sprawozdanie Rady Oddziału ze swych czynności.
3. Wybór Komisyi do sprawdzenia rachunków Oddziału za rok 1886.
4. Wybór delegatów na XXII. Walne Zgromadzenie Rady Ogólnej dnia 3. i następnych Marca b. r. we Lwowie.
5. Przyjęcie nowych członków.
6. Wnioski Członków Oddziału.

Upraszamy silnie o jak najliczniejsze zebranie się P. T. Członków.

Lwów, dnia 6. lutego 1887.

Protokół

posiedzenia Komitetu galicyjskiego Towarzystwa gospodarskiego

dnia 9. stycznia 1887.

Przewodniczący: JO. Adam ks. Sapieha. Obecni: II. Wicepr. Towarzystwa gosp. p. Piotr Gross. Członkowie Komitetu: pp. Dawid Abrahamowicz, Jan Breuer, Zygmunt Bojarski, Józef Skarbek Borowski, Władysław Czaykowski, Józef Gizowski, Włodzimierz Gniewosz, Seweryn Henzel, Tadeusz Langie, Władysław Lubomęski, ks. Władysław Sapieha, Henryk Strzelecki, Dr. Tadeusz Pilat, dr. Tadeusz Skałkowski, August Schellenberg, Leoncyusz Wybranowski i prof. Władysław Tyniecki. Inspektor chowu bydła Adam Konopka. Trzymający pióro sekr. Greliński i Wł. Zawadzki.

Wnioski i uchwały:

I. Protokół posiedzenia dnia 4. grudnia 1886 przyjęty.

II. Referat w sprawie uprawy tytoniu oddano profesorowi Tynieckiemu.

III. JO. Książe prezes poddaje pod dyskusyę pytanie czyli obory zarodowe subw. mają wysłać bydło na wystawę krakowską.

Na wniosek p. Breuera, poparły przez księcia prezesa, uchwalono, że Komitet Towarzystwa gosp. pozostawi to do woli każdego właściciela obory, którzy się w tym względzie będą mogli porozumieć z Inspektorem chowu bydła.

IV. P. Breuer przedkłada ułożony przez Inspektora chowu bydła projekt instrukcyi dla subwencyonowanych stacyi buhajów.

Na wniosek referenta uchwalono przekazać do zbadania projekt Komisyi złożonej z pp. księcia prezesa galic. Towarzystwa gosp., Piotra Grossa, Władysława ks. Sapiehy, Tadeusza Langiego i dra Tad. Skałkowskiego.

V. P. Henzel przedkłada petycyę kołomyjskiego Oddziału gal. Towarzystwa gosp. w sprawie celno-handlowego traktatu z Rumunią i wnosi, aby sprawę tę wdrożyć do sejmu w myśl zamierzonego przez posła Abrahamowicza wniosku sejmowego w tym przedmiocie.

P. Abrahamowicz odczytuje rzeczony wniosek, żądający poparcia ze strony sejmu u Rządu, aby przy zawarciu traktatu Rumunia nie była zaliczoną do państw co do ceł najbardziej uwzględnionych.

Zgodnie z wnioskiem referenta uchwalono:

a) przyjąć wniosek posła Abrahamowicza z stylistyczną poprawką dra Pilata i prosić wnioskodawcę, aby w uzasadnieniu wniosku w Izbie, zaznaczył, że tenże jest wniesiony w porozumieniu z Komitetem gal. Towarzystwa gosp.

b) Uproszono pp. Henzla i dra. Pilata, aby przemówili za wnioskiem w sejmie.

Na wniosek JO. księcia prezesa uchwalono dodatkowo, aby wniosek p. Abrahamowicza przełożyć na język niemiecki, i udzielić w odpisie p. ministrowi rolnictwa z prośbą o poparcie, a o napisanie podania tego do pana ministra uprosić p. dr. Pilata.

Na wniosek p. Gniewosza uchwalono przesłać podobnież odpis wniosku p. ministrowi Ziemiałkowskiemu.

VI. P. Czaykowski przedkłada pytanie dotyczące ustawy o ubezpieczeniu robotników, zajętych przy maszynach gospodarskich i prosi o udzielenie objaśniających wskazówek, które mu posłużą za podstawę występowania w tej sprawie w Radzie państwa.

Na wniosek p. Grossa przekazano pytania Komisyi złożonej z pp. Bojarskiego, Henzla, Gizowskiego, Borowskiego i Langiego. W dalszym ciągu swego referatu przedkłada pan Czaykowski projekt Komisyi Rady państwa ustawy o zabezpieczeniu w razie choroby. — W obszernym wywodzie prze-

prowadza krytykę niektórych paragrafów projektu i prosi podobnież o objaśniające wskazówki.

Po dłuższej wyczerpującej dyskusyi, na wniosek referenta przekazano tejże samej Komisyi z poleceniem przedłożenia Komitetowi gal. Towarzystwa gosp. sprawozdania jeszcze przed upływem obecnej sesyi sejmowej.

Na tem posiedzenie zamknięto.

Wiadomości bieżące i rozmaitości.

Ustawa o maśle sztucznem (oleomargarynie) w Stanach zjednoczonych. Fabrykacya sztucznego masła rozwija się coraz więcej i przybiera rozmiary zagrażające mleczarstwu, robiąc bowiem konkurencyę prawdziwemu masłu zniża wartość tegoż i zniechęca do tak ważnej gałęzi gospodarstwa rolnego, jak mleczarstwo. Szkodliwość tej fabrykacyi nie polega jednak na samej masie wyrobionego fabrykatu, ale na tem, ża fabrykat sprzedawanym bywa pod nazwą prawdziwego masła. Gdybyż jeszcze wyrabianym był z tłuszczu zwierząt zdrowych to nie byłoby obawy, że może oddziaływać szkodliwie na zdrowie konsumentów, ale kto wie, jakie rozmaite tłuszcze wchodzą w skład owych sztucznych maseł, gdy wyrób odbywa się zwykle bez żadnej kontroli. To spowodowało, że niektóre rządy zajęły się tą fabrykacyą, częścią aby ją kontrolować, częścią, żeby zabezpieczyć wyrób prawdziwego masła przed nieuczciwą konkurencyą. Do tych rządów należy i rząd Stanów zjednoczonych, który w ubiegłym roku zajmował się ustawą odnośną i o której wydał prezydent Cleveland orędzie, przemawiające za ustawą. W orędziu tem podnosi prezydent wyraźnie cechę oszukańczą fabrykacyi sztucznego masła, które tam w całości sprzedawane bywa za prawdziwe. Podnosi, że ustawa wyznaczająca podatek na fabrykantów nie występuje przeciwko jednej fabrykacyi na korzyść drugiej, bo i rolnicy płacą podatki i ponoszą różne ciężary, a nie jest przymusem zakazującym spożywanie sztucznego masła tym, którzy go chcą spożywać, bo nie zakazuje fabrykowania tegoż. Przez poddanie kontroli rządowej, zapobiegnie się konkurencyi posługującej się najróżniejszymi, może zdrowiu szkodliwymi surogatami a razem chroni się konsumentów przed oszukańczą sprzedażą tak ważnego artykułu, jakim jest masło.

Co do samej ustawy, ta określa wyraźnie pojęcie masła naturalnego i masła sztucznego, przepisuje podatki mające być opłacane przez fabrykantów i oprócz tego przez sprzedających, określa kary za niedozwoloną sprzedaż, poddaje fabrykanta pod kontrolę rządową co do materyałów używanych do fabrykacyi, przepisuje sposób pakowania i markowania, i wyznacza cło importowe 15 cents (przeszło 32 centów austr. w złocie) od funta i t. p. Kara rozciąga się nawet na tych, którzy masło sztuczne kupują od kogoś, o którym wiedzą, że opłat przepisanych nie uiścił. Dla Europy nieobojętny jest §. 16 ustawy przepisujący że masło sztuczne (oleomargaryna) może być wysełane za granicę bez żadnego cła, tylko naczynia muszą być markowane. Paragraf ten jest o tyle niebezpieczny, że kraje, w których niema ustawy regulującej sprzedaż masła sztucznego, mogą być fabrykatami amerykańskimi zalane, co nieomieszka się odbić na cenie masła naturalnego ze szkodą rolnictwa krajowego.

Ogłoszenie konkursu.

Komitet c. k. Towarzystwa gosp. galic., w nadziei uzyskania potrzebnej subwencyi rządowej i krajowej, rozpisuje niniejszem konkurs na ośm stypendyów po 60 złr. (4 rządowe a 4 krajowe) do szkoły chmielarskiej w Środopolcach — koło Radziechowa.

Stypendya te starczą na całkowite utrzymanie ucznia w ciągu kursu 7-miesięcznego, od 15 marca do 15 października br.

Pierwszeństwo będą mieli przedewszystkiem byli uczniowie tejże szkoły, którzy wprawdzie ukończyli w roku zeszłym kurs w rzeczonej szkole, ale dostatecznej wprawy na samoistnych chmielarzy jeszcze nie nabyli; następnie kandydaci z byłego radziechowskiego Oddziału Towarzystwa gospod., a w szczególności ci, którzy już pracowali w zawodzie ogrodniczym. Pożądaną byłoby rzeczą, aby kandydaci umieli czytać i pisać. Nieumiejący czytać i pisać pobierać będą też naukę, jakoteż naukę rachunków od nauczyciela miejscowej szkoły ludowej, trzy razy tygodniowo w godzinach porannych. Oprócz tego będą pobierali naukę powtarzania w niedzielę, święta i dni słotne.

Uczeń stypendysta winien jest:

a) mieć najmniej skończonych lat 18;

b) zaopatrzyć się w potrzebną odzież i bieliznę, jakoteż pościel;

c) wykonywać wszelkie roboty ręczne, wskazane mu przez instruktora na chmielniku szkolnym bez wynagrodzenia; za roboty zaś wykonywane na chmielniku Wgo Steckiego pobierać będzie połowę zarobku z końcem każdego miesiąca — druga połowa wpływać będzie na fundusz szkoły.

Podania zaopatrzone metryką i świadectwem dotychczasowego zajęcia (względnie też świadectwem szkolnem jeżeli petent ma takowe) wnieść należy do Komitetu Towarzystwa gospod. galic. (w gmachu Ossolińskich) franco, **najdalej do 3 marca b. r.**

Lwów dnia 8 lutego 1887.

Komitet c. k. gal. Towarzystwa gosp.

Wiceprezes: *Piotr Gross.* Sekretarz: *Józef Greliński.*

Bank rolniczy we Lwowie

(Ulica Karola Ludwika Nr. 1).

Lwów dnia 12. lutego 1887.

Więcej pokojowe usposobienie w świecie politycznym wywołało dość znaczną stagnacyę na naszych targach; ceny niedoznały znacznej zniżki, podaż jednak w stosunku do popytu większa; usposobienie spokojne, transakcye utrudnione.

Pszenica celnej jakości która dochodziła do 9.35 loco Lwów cofnęła się do 9 zł. — Żyto utrzymuje się w cenie. — Owies usposobienie spokojne, i inne produkta bez obrotu. — Nasiona usposobienie niezmienne.

Dziś notujemy za 100 *kg* loco Lwów.

Pszenica gotowa	8·50	do	9·—	złr.
Żyto gotowe	6·20	„	6·60	„
Owies	5·25	„	5·75	„
Jęczmień browarny	6·25	„	7·25	„
Rzepak	—·—	„	—·—	„
Groch	5·75	„	9·20	„
Wyka	5·20	„	5·75	„
Bobik	5·–	„	5·70	„
Hreczka	—·—	„	—·—	„
Kukurudza	—·—	„	—·—	„
Chmiel za 56 kg. z 1886	—·—	„	—·—	„
Koniczyna czerwona	40·—	„	52·—	„
„ biała	40·—	„	60·—	„
„ szwedzka	50·—	„	62·—	„
Spirytus za 10000 ltr. prct. gotowy	24·50	„	25·—	„

UWAGA. Bank rolniczy utrzymuje na składzie koniczynę czerwoną, białą i szwedzką i przyjmuje zamówienia na wszystkie nasiona do posiewu wiosennego.

Ogłoszenia.

Odpowiedzialny redaktor: *W. Tyniecki.* Nakładem Redakcyi.

Z drukarni „Dziennika Polskiego“, pod zarządem J. Mittiga.